

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1718 de 2013

S/C	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

UNASEV

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de julio de 2013

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Amin Niffouri.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Guillermo Facello, Jorge Pozzi, Enrique Prieto, Olga Silva, y Rubenson Silva.

Asiste: Señor Representante Rodolfo Caram.

Invitados: Por UNASEV concurren señores Gerardo Barrios, Presidente; Pablo Inthamusso, Secretario General; doctora Gaby Lencina y Daniel Martínez, Asesor.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación de la Unasev integrada por los señores Gerardo Barrios, Presidente, por Pablo Inthamusso, Secretario General, por Daniel Martínez, Asesor, y por la doctora Gaby Lencina, del Área Jurídica.

A solicitud de integrantes de la Comisión, la idea de la convocatoria era conocer de primera mano todo lo relacionado con la reglamentación de la Ley sobre Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional. Esta Comisión ha trabajado mucho en esta ley, y desea tener su reglamentación porque sabe que es muy importante. Queremos saber si al cambiar la reglamentación, se mantiene el espíritu de algunos artículos a los que la Comisión introdujo modificaciones.

Sabemos que han mantenido una reunión con el Congreso de Intendentes, porque la ley establecía que necesitaba su autorización, y que el Congreso les pidió un plazo de noventa días para su estudio.

Creemos que su comparencia es buena para mantener ese ida y vuelta de opiniones y que ese mismo plazo puede servirnos en el caso de que haya que realizar alguna otra modificación.

SEÑOR BARRIOS.- Agradecemos a la Comisión por la invitación.

Quiero resaltar un aspecto que para nosotros no es menor en la construcción de las políticas de Estado en materia de seguridad vial: esta es la cuarta ley vinculada con el tránsito. La primera ley, la que nos creó, la Ley N° 18.113 y, después, la Ley N° 18.191, nacieron por mayoría, y las tres leyes que siguieron, por unanimidad. Esa es una muy buena señal para nuestra población en un tema tan complejo y tan difícil como cambiar las conductas en el tránsito y establecer una política de Estado en materia de seguridad vial. Ese es un elemento central que nos ha permitido, en gran medida, construir estas políticas de Estado.

En ese sentido es que, en términos generales, la definición del tema tránsito ha pasado a ser un tema de salud. Preservar la salud de los uruguayos también es un elemento central al momento de analizar los contenidos de las leyes e, inclusive, su reglamentación y su aplicabilidad.

Como el tema tránsito es tan complejo, cada uno de los componentes de cada una de estas leyes también tiene su propia complejidad, más cuando en la realidad existen dificultades para su aplicación. Allí entran en juego un conjunto de aspectos, que son centrales en el momento del análisis, y que también consideramos ayer en el Congreso de Intendentes. Esta construcción unánime en el Parlamento ha tenido como elemento complementario la construcción también unánime en el Congreso de Intendentes, un actor central a los efectos de avanzar en estas políticas de Estado. No dudamos que ha sido una construcción histórica en el país porque, entre todos, hemos incorporado ese nuevo idioma de la seguridad vial entendida como la seguridad pública, como un problema nacional sin barreras departamentales, sin barreras jurisdiccionales.

Es importante resaltar esos aspectos porque también es bueno saber que detrás de cada uno de estos artículos la misión que tenemos es reducir la cantidad de lesionados y fallecidos en el tránsito, y eso se está logrando en la medida en que estamos trabajando en forma conjunta.

Por otro lado, vamos a insistir con un elemento que consideramos muy importante. En el tránsito -ustedes lo saben muy bien- no hay nada fácil; todo es muy difícil; todo

requiere de formación y capacitación en áreas que son multidisciplinarias, desde una norma de tránsito que pretende evitar un siniestro hasta la rehabilitación de los heridos en el tránsito. Imagínense todo ese espectro de acciones que tenemos que desarrollar y, en esa línea, la ley, que terminó adhiriendo a la resolución de Naciones Unidas, precisamente, apuntaba a eso, es decir, a insistir en la necesidad de trabajar en todos esos pilares que Naciones Unidas establece para nuestros países. Debemos decir que nuestros países son los que pagan el 90% de los muertos en este planeta y, por lo tanto, un tema central es mejorar nuestros resultados.

La reglamentación está pronta y ha sido bastante rápido para lo compleja que es la ley. Pero eso no es porque seamos iluminados ni nada por el estilo, sino porque veníamos trabajando el tema desde hace mucho tiempo con todos los actores. La Unasev se caracteriza por convocar a todos los actores, desde la industria automotriz hasta los distintos Ministerios y las asociaciones gremiales, tanto patronales como trabajadores. Como la norma tiene tanta dificultad y muchos componentes que abarcan distintos aspectos, es necesario contar con la participación de todos, así como hacen ustedes cuando convocan a los distintos actores a las Comisiones.

Ayer, en la reunión con el Congreso de Intendentes estuvimos considerando el tema de las sanciones.

Como decíamos al comienzo, hubo unanimidad de parte de todos los Intendentes en que esta es una ley positiva, que va dirigida a la preservación de la vida y de la salud de los uruguayos. Lo que se plantea -estuvimos desde el inicio totalmente de acuerdo- es estructurar cómo introducir los conceptos de estas leyes en la población y cómo establecer una estrategia de control y fiscalización. En ese sentido, la ley debe ser entendida como un todo, y en ese todo hay aspectos que son centrales dada la realidad que tiene Uruguay.

Nuestro Sistema Nacional de Información de Tránsito, que también es inédito en el país, nos permite saber cuántos lesionados hubo hasta el día de ayer -algo que no pasaba- y, en base a esos datos -que son una herramienta de análisis- establecer las estrategias.

Ayer entregamos a cada uno de los Intendentes la información acerca de la siniestralidad de cada departamento en estos primeros seis meses. Esos datos son unánimes en el sentido de identificar que los más vulnerables en el tránsito son los motociclistas; que el 60% de los que fallecen son motociclistas; que si uno le suma los peatones, tenemos que el 80% de los fallecidos son motociclistas o peatones; que los ciclistas participan en un 6% y que, pese a ser un número reducido, involucra a un porcentaje de uruguayos que hay que atender. En definitiva, la ley que estamos analizando requiere establecer una estrategia de control y fiscalización, que va a ser progresiva. Acordamos crear una Comisión integrada por el Congreso de Intendentes, la Unasev y el Ministerio del Interior porque es obvia -ayer se planteaba muy claramente, reafirmando lo que veníamos impulsando prácticamente desde el inicio de la Unasev- la necesidad de generar en el país la Policía Nacional de Tránsito para que, en forma articulada con los inspectores, pueda hacer efectivo el control de las normas. Hoy los inspectores por sí solos no pueden controlar adecuadamente debido a la situación de violencia que se vive en nuestras vías públicas. Todos ustedes saben que en muchos departamentos nadie escapa a esa realidad. La situación de violencia que se vive se traduce en la exposición a ese riesgo a los inspectores departamentales y, si no tienen el apoyo desde los organismos del Ministerio del Interior, es imposible controlar. Por lo tanto, la Policía Nacional de Tránsito, que figura en el proyecto de ley de reforma de la Ley Orgánica Policial que se encuentra a estudio de este Parlamento, va a hacer que la

Policía Caminera se transforme en una policía nacional, no solo con "jurisdicción" -entre comillas- que va a desaparecer en rutas nacionales sino también en cooperación con los inspectores de tránsito en las situaciones más complejas que se viven en nuestras ciudades en todo el país. Ese es un elemento central; los Intendentes coincidían ayer con nosotros en la necesidad de que se instrumente lo más rápido posible.

Por otro lado, surgió un elemento en la discusión de ayer en cuanto al rol que tienen los Jueces en muchos aspectos vinculados a la seguridad y la siniestralidad vial. En el Parlamento se está discutiendo la Ley de Faltas que incluye faltas vinculadas al tránsito, lo que es central para obtener los resultados esperados desde el punto de vista judicial. Esas cuatro faltas vinculadas al tránsito son: conducir bajo efectos del alcohol, exceso de velocidad, realizar picadas y conducir sin la habilitación correspondiente; esas cuatro medidas que se transforman en faltas también judicializan a algunas "infracciones" -entre comillas-, que son prácticamente delitos en el tránsito porque hoy no hay ningún uruguayo que no sepa que tomar alcohol y conducir no es una asociación adecuada. Esto nos va a permitir avanzar y los Intendentes coincidían con nosotros en el hecho de que ambas leyes formen parte de la estrategia en materia de seguridad vial y política de Estado y que sean resueltas este año.

Hay algunos aspectos sobre los que pueden consultarnos.

Consideramos que este proyecto de ley es un complemento más, un proceso, como sucedió con la Ley Nº 18.191; las leyes son procesos de desarrollo que van abarcando cada vez más las normas.

Por último, quiero mencionar un aspecto que forma parte del resultado de toda esta política de seguridad vial. Este año Uruguay tuvo dos distinciones: una de parte de la FIA, la Federación Internacional del Automóvil, con el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial que destaca a Uruguay por los resultados obtenidos en los últimos tres años en los que, pese al incremento del parque automotor, la cantidad de lesionados se estabilizó y la cantidad de fallecidos descendió en un 11%. Ese es un aspecto que nos compromete a todos a seguir en esta estrategia. La otra distinción está en el Informe 2013 de parte de Naciones Unidas, en el que Uruguay se destaca por ser el país que más rápidamente avanzó en un marco normativo y legal vinculado al tránsito. Nos posiciona adecuadamente porque sin leyes que habiliten la aplicación de las normas es imposible corregir esta situación.

Estamos a las órdenes para cualquier duda que quieran plantearnos.

SEÑORA LENCINA.- El capítulo de sanciones surgió del propio legislador que planteó que debía haber sanciones a situaciones de circulación de tránsito. Desde el Parlamento se estableció el hecho de que este proceso se realizara en consulta con el Congreso de Intendentes. En Unasev trabajamos directamente con los actores involucrados en el control, es decir, los directores de tránsito, y trasladamos esto para que surgiera de ellos y llegara al Congreso de Intendentes.

Ustedes consultaban si el contenido se ajustaba al espíritu del legislador; al respecto, van a tener oportunidad de leer el proyecto. Algunos de los puntos nos colocaron en situaciones complicadas y complejas para poder ser coherentes entre los aspectos vinculados a la seguridad vial y lo que se planteó desde esta Casa; por ejemplo, en lo que tiene que ver con el transporte de personas en la caja de los camiones. Hay una revisión expresa que se hizo desde acá al Reglamento Nacional de Circulación Vial; realmente, ha sido trabajoso que este Reglamento sea conteste con los principios básicos de seguridad vial. Allí se contempla el hecho de que vayan personas en las cajas de los camiones aunque sea en forma excepcional, inclusive, con la posibilidad de que vayan

arriba de la carga de los camiones. Cuando ustedes lean el Reglamento, se darán cuenta de que no hicimos una referencia expresa sino que directamente nos pusimos a legislar sobre el segundo apartado de la ley y eso lo dejamos como parte de la ley. Pueden estudiarlo con mayor detenimiento y podemos tener otra oportunidad para reconsiderarlo; en su momento fue complicado legislar en ese sentido.

Algunos elementos que aparecen por primera vez con oportunidad de poder incorporarlos a nuestro país tienen que ver con la categorización de vehículos. Por primera vez mediante esta norma con alcance de ley, con rango a nivel nacional y no solamente con jurisdicción como tienen el Reglamento Nacional o los decretos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, podemos ir contextualizando a nuestro país con todo lo que existe a nivel internacional. Hay algunas oportunidades que también aprovechamos en la reglamentación. Como decía el Presidente de la Unasev, todo esto lo trabajamos con los actores directamente involucrados, que han tenido la oportunidad de conocer el borrador, el proyecto, hacer devoluciones, opinar; todavía seguimos recibiendo devoluciones y opiniones. No nos podemos olvidar de que tenemos por primera vez procesos de reconocimiento de elementos de seguridad para los que no tenemos la infraestructura adecuada para hacerlo como deberíamos en esta etapa; por eso, en esta reglamentación también hay procesos de transición.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Podrían hacer un pantallazo de la reglamentación artículo por artículo?

SEÑORA LENCINA.- Los artículos 1º al 7 reglamentan el artículo 1º de la ley. En estos artículos hay una descripción por rango de edades y requerimientos de exigencia del sistema de retención infantil. Hablamos de sillas para bebés y de componentes del sistema Global que abarca no solamente a la silla sino también al "booster". Este sistema de retención infantil está contemplado, como mencioné, en los primeros siete artículos de acuerdo con cada rango de edad y de kilos.

En el artículo 2º de la ley, que habla de los niños en ciclomotores, motocicletas, etcétera, se incorporó el posa pie alternativo. El artículo 8º menciona el hecho de que está prohibido que los niños circulen en motos o ciclomotores si no alcanzan los posa pies. Se evaluó el posa pie alternativo desde el punto de vista técnico y se entendió que es aquel que el fabricante del vehículo disponga a tales efectos. Si se fabrica una moto con posa pie y el niño lo alcanza, puede ser transportado.

En ese mismo artículo aprovechamos a establecer que los niños y adolescentes deben usar cascos protectores que estén de acuerdo con su cabeza.

En los artículos 9º, 10º, 11º, hasta el 17, se estipulan las exigencias técnicas con respecto al sistema de retención infantil. ¿Estamos en condiciones de decir cuáles son las normas técnicas más reconocidas a nivel internacional, las que se recogen de todos los organismos, válidas y aceptables? Sí, y en la reglamentación aparecen cuáles son esas normas técnicas que tienen que ver con el sistema de retención infantil, con las sillas. Hay normas de Naciones Unidas y normas americanas que garantizan la calidad de esos productos. También se habla de norma Mercosur, pero todavía no existe; se está estudiando. Entonces, se recogió lo establecido por el Inmetro, de Brasil, que utiliza un estándar reconocido, hasta tanto exista una norma Mercosur.

Luego, se dispone el procedimiento para certificar las sillas que vienen del exterior. Por primera vez, nuestro país implementa todo un andamiaje de reconocimiento, integrado por el Organismo Uruguayo de Acreditación y el Ministerio de Industria, Energía y Minería, a través de la Dirección Nacional de Industrias. Así, se establece un

procedimiento de reconocimiento de ese sistema de retención infantil, ajustado a las normas técnicas a que hace referencia la reglamentación.

Al mismo tiempo, contemplamos el requerimiento de aquellos que ya tenían sillas instaladas, que ya las habían adquirido o que estaban en pleno proceso de importación. Entonces, hay todo un proceso de transición a fin de no afectar a estas personas.

Luego entramos al capítulo referido a las disposiciones relativas al uso del cinturón de seguridad, con el artículo 18. Este refiere a todos los vehículos de transporte de pasajeros de mediana y larga distancia y no regulares. A su vez, el artículo 20 hace referencia a las personas que podrán ir de pie en los vehículos de transporte de pasajeros de mediana y larga distancia.

Aquí refrendamos lo que establece la ley. A su vez, con respecto al cinturón de seguridad, establecemos que, desde el punto de vista técnico, deben usarse aquellos reconocidos por los dos decretos reglamentarios que acuerdan las normas técnicas internacionales, reconocidas tanto por las Naciones Unidas como por otros organismos de mayor exigencia.

Quiero aclarar que esta propuesta fue trabajada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Asimismo, no pueden ir personas de pie en el servicio de transporte colectivo no regular, es decir, de turismo, chapa "T". En el artículo 19 tomamos como referencia las normas existentes en los países del Mercosur con respecto a este tipo de vehículos destinado al turismo. Allí se establece que es obligatorio el cinturón de seguridad de tres puntas en la primera fila y de dos puntas en el resto, siempre y cuando tengan un asiento por delante. Si por ejemplo estuviera frente a una escalerilla, deberá tener uno de tres puntas.

La redacción del artículo 20 es una pequeña modificación a un decreto del MTOP del año 1997. En él se establece que el límite máximo de personas que podrán ser transportas de pie en los pasillos de los vehículos de transporte de pasajeros de mediana y larga distancia es de seis personas por metro cuadrado. También se delimita el espacio del ómnibus, es decir, qué es pasillo, etcétera, de forma tal que los pasajeros no estén al lado del conductor, evitando así cualquier siniestro.

SEÑOR CARAM.- Hemos recibido varias consultas referidas a la determinación del número de pasajeros que viajan de pie y sobre el concepto de mediana y larga distancia. No hay una idea clara en las empresas de transporte con respecto a estos asuntos y hemos recibido consultas de gerentes, propietarios y dirigentes de algunos gremios de transportistas.

Antes de seguir con el articulado, me gustaría contar con más información al respecto.

SEÑORA LENCINA.- De acuerdo con los propios decretos del MTOP, se considera mediana y larga distancia a un tramo mayor a 120 kilómetros. Se llegó a un acuerdo con el MTOP en el sentido de que se harían cargo de esta tarea. Así, la propuesta surgida es la que está en este capítulo.

También modificaron un decreto de 1997 que estipulaba ocho personas por metro cuadrado, disminuyendo la cantidad a seis.

Quiere decir que se hicieron varias modificaciones: se permitió que viajen personas de pie, pero también se reguló la cantidad que pueden hacerlo y en qué lugares del

vehículo, es decir, en el pasillo que se delimita entre la primera fila de asientos y la última, impidiendo que estén en los descansos o cerca del conductor.

Esta es la propuesta del MTOP.

Luego, tenemos el Capítulo III que refiere a los dispositivos y elementos de seguridad pasiva para los vehículos automotores. Esto recoge lo establecido en el artículo 5º de la Ley, que dice: "Todos los vehículos cero kilómetro propulsados a motor, de cuatro o más ruedas, que se comercialicen en el país deberán contar con sistema de frenos ABS, apoya cabeza en todos sus asientos o plazas, cinturones de seguridad y airbag frontales en las plazas delanteras como mínimo de aquellos vehículos que así lo admitan, de acuerdo con lo que fije la reglamentación respectiva", y se daba un plazo de 18 meses.

Este tema ha sido un poco complejo.

Si bien hay un plazo de entrada en vigencia, después de reunirnos con todos los involucrados, lo que consideramos pertinente fue recoger las categorías de vehículos definidas por el Reglamento Mercosur a través de una ley nacional y con su respectivo alcance a través del decreto reglamentario. Así se establecieron las exigencias de cada uno de estos cuatro elementos de seguridad de acuerdo con las categorías: frenos ABS, airbag frontales, apoya cabezas y cinturón de seguridad, discriminando las situaciones conflictivas. Por ejemplo, en cuanto al apoya cabeza, se tuvo en cuenta el asiento trasero central de algunas categorías y, a veces, de algunas marcas de vehículos.

Se hizo un cuadro comparativo, que está como primer anexo. Me doy cuenta de que no está en la documentación que trajimos por lo que me comprometo a enviarlo a la brevedad.

Entonces, adoptamos la definición de las categorías que establece el Reglamento Mercosur a fin de que sea más fácil a posteriori. Lo que sucedía en nuestro país es que ingresaba un vehículo y le cambiábamos la categoría M a otra perteneciente a cada Gobierno departamental, en definitiva.

También tenemos un planteo de transitoriedad de algunas situaciones puntuales que se traslada a las empresas de fabricación. En este sentido, Uruguay no es un actor fuerte a nivel internacional. En definitiva, seguimos lo que se está haciendo en el Mercosur como una garantía de respeto de las normas a nivel regional.

El artículo 33 refiere a la importación y comercialización de vehículos cero kilómetro en el territorio nacional, realizada luego de los 18 meses de entrada en vigencia de la Ley N° 19.061, y plantea un proceso de requisitos. Este sistema se analizó con todos los involucrados, e incluye una declaración jurada ante la Dirección Nacional de Industrias. No creo que tenga que explicar detalladamente este procedimiento.

Así, si bien todo lo que entra no está sujeto a determinadas normas técnicas expresas, sí hay garantías porque está reconocido por organismos de acreditación en otros países.

Hasta el artículo 37 se hace referencia a todos los elementos de seguridad previstos en los artículos 5º y 6º de la Ley.

Luego, desde el 38 en adelante empezamos a hablar de los dispositivos y elementos de seguridad pasiva y activa para ciclistas y motociclistas.

Estos artículos hacen referencia a los elementos de visibilidad para el conductor de motos y bicicletas, indicando las características de los materiales de los chalecos y

camperas retroreflectivos, y la ubicación de los dispositivos lumínicos. Las descripciones son muy específicas y técnicas.

(Interrupciones)

——También existe un proceso de validación para este tipo de elementos de seguridad.

Entonces, desde el artículo 38 al 44 figuran una serie de exigencias técnicas vinculadas a estos elementos de vestimenta.

El artículo 45 refiere a los cascos para bicicletas. Acá nuevamente analizamos qué tipo de casco se iba a requerir, qué exigencias iban a tener, y por qué norma se iban a regir. En definitiva, se volvió a trabajar en un proceso de reconocimiento a nivel nacional de las distintas instituciones y organismos vinculados al tema. Estamos hablando del Organismo Uruguayo de Acreditación -el OUA-, de la Dirección Nacional de Industrias, del Ministerio de Industria, Energía y Minería, y de todo un proceso para dar reconocimiento a estos cascos fabricados y certificados en el exterior.

En el artículo 46 también se previó que pudieran permitirse cascos de fabricación nacional.

A partir del artículo 47 se hace referencia a los demás elementos previstos en el artículo 10 de la ley, vinculados con el sistema de freno delantero y trasero, los espejos, los timbres, las bocinas y el sistema lumínico de las bicicletas, motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos, etcétera. Ahí refrendamos lo que hace referencia la ley y al equipamiento mínimo obligatorio que se establece. Simplemente, hicimos algunas precisiones en cuanto a la ubicación de los dispositivos lumínicos, a la visibilidad, a los espejos y a los frenos. Todas estas normas son, en definitiva, casi copia de las normativas departamentales y del Reglamento Nacional de Circulación Vial. De alguna manera lo que se hizo fue darle alcance nacional a través de una ley. Quiere decir que esto está previsto en la gran mayoría de las normas departamentales, como el tema del timbre, de los reflectantes laterales, y el tipo de retroreflexión que deben tener.

Asimismo se contempló el tema de que las bicicletas consideradas juguetes, planteo que se trasladó a la Unasev.

Por otra parte, se han planteado situaciones vinculadas con determinadas marcas y modelos de bicicletas para un fin específico y no para el que se usa comúnmente, como las deportivas, o las que se consideran de un rango superior y en las cuales no es posible la colocación de todos los elementos mencionados en la ley. Para estos casos buscamos una salida. Esto estaba previsto en el artículo 57.

El artículo 58 refiere a las bicicletas destinadas a las competencias deportivas -artículo 11 de la ley. Ahí también tuvimos que hacer una precisión para asegurarnos de que en la vía pública circularan con elementos de seguridad, pero si estaban destinadas a competencia, pudieran encuadrarse en otro rango.

Luego, en el artículo 59 y siguientes se hace referencia a la venta de vehículos cero kilómetro -ciclomotores, motos, motocicletas-, con el casco protector y el empadronamiento. Eso se viene trabajando desde enero de este año. Así surge esta propuesta que se acordó con los importadores.

Aprovechamos para incluir lo relativo al proceso de validación de los cascos. Aquí se planteó que por el decreto anterior quedaban fuera cascos buenos, regulados por otras normas técnicas, que en definitiva no podían ingresar a nuestro país. Por tanto, introdujimos una modificación que, en definitiva, está siguiendo el mismo proceso que se

aplicó para los otros elementos de seguridad. Estamos trabajando con el Organismo Uruguayo de Acreditación, el Ministerio de Industria, Energía y Minería y la Dirección Nacional de Aduanas, incorporándola en este proceso en lo relativo a la importación de cascos.

Hasta el artículo 69 se hace referencia a las situaciones derivadas del casco y su certificación, y al reconocimiento en diferentes tipos de procedimiento, en el de cascos que vienen desde el exterior, con una norma técnica reconocida; en el de cascos que vienen y hacen el procedimiento acá -que eran los que estaban previstos en el decreto anterior- ; en el de cascos que están siendo fabricados en nuestro país y cuya industrialización quiere hacerse bajo determinadas normas técnicas para poder ser comercializados, por ejemplo, hacia Argentina.

En el artículo 70 se refrenda lo que hace a la prohibición de conducir utilizando el celular.

El artículo 14 de la ley refiere a la prohibición de transporte de personas. El artículo de la ley tiene dos apartados. Uno es el que prohíbe el transporte de personas en las cajas de los vehículos, con las excepciones establecidas en el Reglamento Nacional de Circulación Vial. Por eso es que yo decía que el Reglamento Nacional de Circulación Vial no condice con lo que son las líneas básicas de transporte de personas, porque prevé, inclusive, que estas vayan arriba de sus cargas.

Por nuestra parte, establecimos lo que tiene relación con el apartado dos: "El Poder Ejecutivo reglamentará el transporte de personas en los casos de vehículos utilitarios". Eso se dialogó y trabajó con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En definitiva, la referencia expresa es que se prohíbe el transporte de personas en las cajas de los vehículos cuya capacidad total de carga sea inferior a 2.000 kilogramos. En el Decreto Nº 14.947 se establece que los vehículos de más de 2.000 kilos son competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que en vehículos de menos de 2.000 kilos no es posible el traslado de personas en la caja.

Desde el artículo 72 al 77 se hace referencia al maletín de seguridad vial. A este respecto trabajaron el Ministerio de Salud Pública y el Banco de Seguros del Estado, estableciendo cuáles eran los elementos mínimos con que debía contar. Aprovechamos para agregar alguna exigencia en lo que tiene que ver con los números de teléfono útiles en caso de siniestro y también para establecer la excepción de los cuadriciclos, porque es imposible que puedan portar un maletín

Luego está el capítulo de sanciones, que fue trabajado con los directamente involucrados, en definitiva, con quienes deben aplicar las sanciones, que luego fuera trasladado al Congreso de Intendentes, para su consulta, tal cual fija la ley.

Después tenemos algunas definiciones en cuanto a comercialización, condiciones climáticas normales, etcétera. Se trabajó con los interesados a los efectos de redactar definiciones jurídicas que fueran aplicables a la realidad.

Luego tenemos los anexos de normas técnicas, que se los podemos mandar por mail. Estamos hablando de cada una de las referencias de las normas que están acá agregadas.

SEÑOR SILVA.- Voy a hacer referencia a una especie de vacío que hay acá. El año pasado hubo un accidente con un camión del ejército que transportaba soldados, que tuvo mucha repercusión. No sé dónde encajaría esa situación acá.

Se había manejado la posibilidad de exigir la libreta de conducir al comprador de los vehículos cero quilómetro. No sé en qué quedó ese tema.

Me gustaría contar con el informe de siniestralidad de 2012 que fue al Congreso de Intendentes. Sería importante conocer los datos de cada departamento para tener una idea global del tema.

SEÑOR CARAM.- Voy a hacer una pregunta sobre el transporte regular de empresas de ómnibus interdepartamentales que me han planteado a mí varias veces y cuya respuesta todavía no tengo clara. Los policías que cumplen con el servicio 222 en otros departamentos del país viajan parados. Seguramente no habrá entendimiento posible salvo expresa aclaración. Me gustaría saber qué va a pasar con esos dos policías que hacen viajes de larga distancia. Sería bueno que esto quedara bien claro; está bueno que las empresas y el Ministerio del Interior tengan muy buena relación y valoramos que así sea. A mí me toca vivir esta situación dos veces por semana. Hace unos días una empresa de mi departamento suspendió los viajes y no trasladaba a los policías parados. No corresponde hablar en este ámbito, pero se trata de personas que de repente están ocho horas paradas y que, encima, deben viajar varias horas también paradas. La consulta es si pueden hacerlo o no.

La otra pregunta tiene que ver con los camiones destinados a los trabajos de esquila, algo tradicional de la zona norte del país. Es típico que la comparsa -se llama así a todos los que trabajan en la esquila- vaya en los camiones. Esta labor ha tomado un cariz nacional, perdiéndose su característica de tarea regional. Las máquinas de esquila van de norte a sur o de sur a norte; transitan muchos kilómetros. Hago esta pregunta porque acá se habla categóricamente de vehículos de 2.000 kilos.

Quiero hacer una reflexión. Yo sé que la Unasev no tiene nada que ver en esto y que seguramente tengan mucho más que ver el Parlamento y otros organismos del Estado, pero no está bueno que en un departamento se cumplan determinadas normas y en otros no. Aclaro que soy consciente de que se viene avanzando en un montón de cosas y que reconozco y valoro muchísimo que así sea, pero me pregunto, por ejemplo, si la norma vigente va a quedar supeditada a la autoridad competente; por ejemplo, en algunos departamentos es obligatorio el uso del casco y en otros no; entonces, hay gente que cumple con la normativa y otra que no lo hace. Inclusive, en algunos lugares, el uso del casco es optativo. ¿Creen que esto se pueda solucionar una vez que la policía caminera pase a ser nacional? Yo me pregunto quiénes son las autoridades que van a garantizar que esto se cumpla en todo el territorio nacional.

SEÑOR CAGGIANI.- Yo no estuve cuando la Comisión definió invitarlos, pero me parece que es un buen ejercicio, después de haberse sancionado una ley vinculada con el tránsito, ver cómo se va a implementar la reglamentación, que es la parte más fina. Si bien esta no es una tarea del parlamentario, es interesante. Los felicito por el trabajo, los resultados que están obteniendo, la profesionalidad con la que están desarrollando su tarea y la coordinación que están estableciendo en todos los niveles, no solo con los gobiernos departamentales sino con los municipios. Ahí también hay un tema muy importante.

Por supuesto que este no es solo un tema reglamentario y no me voy a referir específicamente a la reglamentación, porque la doctora Lencina ha explicado en abundancia cuál es el espíritu y los espacios que se han seguido.

La duda que me surge como ciudadano -más que como parlamentario- es cómo lograr -está asociado a lo que decía el señor Diputado Caram- que los cuerpos inspectivos tengan la profesionalidad necesaria como para procurar el cumplimiento de la

ley y salvaguardar la seguridad de los conductores y los peatones, y no solo traten de fiscalizar y tener algún tipo de retribución. Se está trabajando en ello y hubo un cambio en la Dirección de la Policía Caminera, lo que me parece importante.

A mi entender, cada vez que nos ponen una multa decimos que nunca hicimos algo mal, y que el inspector se equivocó. A veces esto también repercute, y es parte del trabajo que tienen que hacer ustedes como Unidad coordinadora de la seguridad vial.

Con respecto a la incorporación del maletín de primeros auxilios de seguridad vial, sé que están trabajando en un permiso único. Cabría la posibilidad de instrumentar un curso de primeros auxilios para los conductores cuando saquen la libreta por primera vez o cuando la renueven. Si tenemos un maletín de seguridad y no sabemos usarlo no tendría utilidad, salvo para las emergencias médicas.

Por último, quiero reiterar que han trabajado muy bien en este tema. Aquí se cita a las autoridades para hacerles reclamos y no para felicitarlos. Por tanto, me parece oportuno hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos gustaría que pudieran enviarnos la información referida a la diferenciación de las características de los distintos vehículos. Pedimos esto para saber cuáles son las distintas categorías de vehículos.

Con respecto a los vehículos "pick up", que se utilizan mucho en el interior del país, sabemos que los propietarios tienen niños, menores de dieciocho años de edad, y que utilizan esos vehículos no solo para trabajar sino para transportar personas. Queremos saber cómo queda la situación de esos menores -supuestamente tiene que ir en el asiento trasero- que no pueden ir en la caja. Una de nuestras inquietudes era ese tema en particular y no se si el tema está contemplado.

Por otra parte, hay que trabajar mucho con la difusión para no caer en la búsqueda de lo que no se está cumpliendo para multar. Hay que ser muy cuidadoso en este aspecto. En particular, soy un poco reticente al tema del maletín, y no me gustaría que por no tenerlo nos pusieran una multa. Reitero que hay que trabajar mucho sobre el tema de la difusión y de la prevención, y no tanto en la sanción.

SEÑOR BARRIOS.- Tenemos que incorporar el hecho de que hay un nuevo idioma en materia de tránsito, que tiene mucho que ver con cómo interpretamos las leyes. Es decir, si las leyes son sancionatorias o si son preventivas. Las leyes son preventivas. La sanción es un componente más. En ese sentido, no hay país en el mundo que haya resuelto este tema sin una política de autoridad adecuada.

El mismo fraccionamiento que ha habido, por ejemplo, al otorgamiento del permiso de conducir -en Uruguay era posible tener tres o cuatro libretas de conducir- se incorporó a los agentes de tránsito. Me refiero a los inspectores departamentales, a los cuerpos del Ministerio del Interior. Cada cual en su departamento, con sus normas determinadas, interpretando la seguridad vial a su real saber y entender, y aplicando normas, multando o no, o multando y sacando las multas, lleva a un caos, y por eso desde la creación de la Unidad se pretende tener una estrategia nacional unificada.

Lo mismo sucede en términos de políticas de autoridad y el profesionalismo, que es lo que garantiza que las leyes aprobadas se apliquen. Las políticas de autoridad son un componente central en esto. En forma complementaria a las políticas de autoridad colabora -y es muy necesario- todo lo que tiene que ver con la comunicación social, la educación, las estrategias integradoras en cuanto a la participación de la comunidad. Obviamente, el componente central que no puede faltar nunca es una política de autoridad adecuada que permita, precisamente, que los agentes de tránsito, sean

departamentales o nacionales, a través del Ministerio del Interior, garanticen el cumplimiento de las normas. Eso lleva de la mano al cambio en las conductas en el tránsito.

Si miramos por la ventana, nos vamos a dar cuenta de un fenómeno muy interesante que también traduce un cambio cultural en las políticas. Me refiero a los motociclistas con chalecos reflectivos que se ven cada vez más, por lo menos acá. Esto sucede sin que esté vigente la ley, sin que haya inspectores controlando o sancionando, sin que haya agentes de tránsito del Ministerio del Interior sancionando o requisando la documentación u otra cosa. Eso quiere decir que las estrategias y la identificación de las leyes con un fenómeno de protección de la vida se va incorporando en el discurso de todos.

La política de autoridad es la que garantiza el cumplimiento de la ley a nivel nacional. Nos consta, porque lo vivimos todos, que la ley se aplica en forma muy irregular en todo el país. Tenemos una sintonía con la inmensa mayoría del Congreso de Intendentes, pero hay dificultades en cada uno de los departamentos para aplicar esa ley, producto de una política de autoridad que tiene que acompasar estos cambios en los últimos veinte años en materia de tránsito, de seguridad pública, de seguridad para el personal que está en la calle todos los días. Precisamente, este fue uno de los temas de conversación en el Congreso de Intendentes en el día de ayer. Ello ha dado pie a que el Ministerio del Interior establezca un cambio en la Ley Orgánica Policial, cambiando la jurisdicción de esa Policía Caminera. Este es un avance que va acompañado no solo en el marco de las leyes, sino también en las acciones que se van a dar. La garantía es que teniendo una política de autoridad adecuada, los resultados aparecen.

Si observan el informe de estos primeros seis meses -es exactamente igual al del año pasado-, en términos de espirometrías positivas en siniestros de tránsito, de lunes a viernes, hay un 3%. Es decir, un 3% de los que sufrieron siniestro de tránsito con lesionados iban alcoholizados. Esa cifra trepa al 7% los sábados y al 13% los domingos. Los fines de semana hay menos controles y menos política de autoridad desarrollamos.

En definitiva, las políticas de autoridad son las que van a permitir avanzar, no solo como lo hemos hecho con el tema del alcohol, sino también en las otras medidas preventivas. De hecho, la comunidad interpreta los ejemplos que poníamos, que hacen a esos cambios culturales, que tienen que acompasarse en todo el país y no solo en una localidad o en un lugar determinado, como si la capital y el resto del departamento no importaran. Tenemos que esforzarnos en la aplicación de la ley.

Aquí se habló de los camiones del ejército y es algo que sigue estando dentro de las excepciones que en el Reglamento de Circulación Nacional está planteado. En ese sentido, este proyecto de ley no aporta cambios significativos, más que las excepciones ya planteadas en la excepcionalidad del transporte de las tropas.

Con respecto a la licencia de conducir con la compra de los vehículos, entendemos que es una limitante, porque si quiero regalar un auto o una moto a mi hijo y yo no manejo no puedo comprar. Lo que sí está incorporado en el proyecto, que es un elemento central, es el empadronamiento de los vehículos. Con eso tenemos un muy buen avance. Si hoy en este país hay un millón cien mil motos empadronadas, seguramente, debe haber cuatrocientas mil o quinientas mil sin empadronar. Porque el 30% o el 40% de los controles que se realizan en la vía pública demuestran ese porcentaje tan elevado. No es tan elevado porque la gente sea transgresora de las normas, sino porque a nadie le piden nada. Si voy a un supermercado con un litro de nafta, me compro una moto, se la echo y salgo andando. Entonces, uno también recoge lo que siembra. Hemos sembrado un montón de irregularidades en esta materia y hoy tenemos que empezar a corregir. La

moto hay que venderla empadronada, y no se puede vender, si no es así. Por lo tanto, ese es un elemento central. No contempla la licencia por esa limitante que está planteada.

Dos policías parados de larga distancia son seis parados por metro cuadrado. En definitiva, está contemplado que vayan dos policías.

Con respecto al maletín de primeros auxilios, quiero decir que en el manual unificado a nivel nacional están las normas de primeros auxilios, y también un trabajo -que venimos haciendo en las escuelas de conducción y en aquellos lugares donde alguien no pueda ir a una de estas escuelas por no tener plata- para acceder a los conceptos en materia de seguridad vial, y para recibir las normas de primeros auxilios. Es un maletín de seguridad vial porque incorpora los chalecos reflectivos. ¡Vaya si ha habido siniestros de tránsito! A veces nos olvidamos que, precisamente, ocurren porque alguien para en una ruta, baja, nadie lo ve y se lo llevan puesto. Y es un segundo siniestro que se podría haber evitado con una adecuada señalización. Es un complemento de los triángulos o de las formas de señalamiento y de estacionamiento, que también están incluidas en el manual, y que se van a incorporar a las enseñanzas que se den a través de las auto escuelas y de esto que estamos proyectando, que es la educación de quienes no pueden acceder a ellas.

Con respecto a la maquinaria agrícola no entendí la pregunta. Existen las limitaciones del transporte de pasajeros. En términos generales uno concibe que la carga no es el ser humano. Este no debe ser considerado como carga. Pero hay ciertas excepciones que hacen a lo que es la lógica del Uruguay de hoy. Empezamos esta estrategia, y este va a ser un proceso de avance. Así como vamos en la cuarta ley vinculada al tránsito, en la medida en que avancemos, seguramente habrá leyes complementarias que permitan mejorar las otras. Si el problema es el que sube y va de un pueblito a otro como la maestra, el bombero o el policía, es porque no hay un servicio de transporte alternativo. En un futuro, trabajando en el tema de los transportes públicos, mejoraremos la respuesta en cada departamento y evitaremos tener que llevar pasajeros parados, sabiendo que el riesgo se incrementa en aquel que no va sujeto en cualquier vehículo.

Otra cosa que me parece importante tener claro son los sistemas de retención infantil.

No sé si recuerdan, pero hace aproximadamente un mes y medio hubo una colisión vehicular de un transporte escolar en Montevideo -esa noticia pasó muy desapercibida en las crónicas rojas de los medios de comunicación- que hizo que la camioneta volcara con nueve niños adentro. Ninguno de esos niños salió despedido porque todos iban con su sistema de retención, con su cinturón de seguridad colocado. No hubo ningún niño herido grave ni ningún fallecido, como ocurrió en situaciones anteriores

Y vaya si tuvimos discusiones cuando hablábamos de la importancia del cinturón de seguridad en los vehículos en general. Entonces, bienvenida la discusión. Hay situaciones que no tienen solución; por ejemplo: si mi señora y yo tenemos cuatrillizos, difícilmente podamos llevar a los cuatrillizos en cuatro sillas dentro de un vehículo que es para cuatro o cinco personas. Hay situaciones que son muy difíciles de resolver, pero eso no nos puede obstaculizar el desarrollo de acciones que son tan necesarias.

Por último, hay varias formas de leer las leyes, en especial, en la expresión hacia la opinión pública. Uno puede centrar esta ley en el timbre de la bicicleta. Entonces se dice: "Miren qué disparate, ¿quién va a regular el timbre de la bicicleta?". A su vez, esta reglamentación dice que el timbre tiene que escucharse a 50 metros. Por lo tanto,

plantear que este es un elemento central de discusión de la ley, y que los inspectores de tránsito van a tener que parar a las bicicletas, correr 50 metros y decirles: "Señor: toque el timbre a ver si lo escucho", es ridiculizar, desacreditar o ir fomentando el no cumplimiento de las verdaderas normas que esta ley contiene, que son las que salvan vidas. Un reflectivo lateral en la bicicleta salva muchas más vidas que un timbre. Por lo tanto, el centro de la estrategia de control y de incorporación de las medidas preventivas va a ser guiada por las estrategias que más salvan vidas y que están orientadas a estos aspectos de los motociclistas, de los ciclistas y de la gente que va en la caja de los camiones y en las cajas de las camionetas.

Hace poco tiempo, en el departamento de Durazno, una camioneta dio vuelta bruscamente y salieron despedidas dos jovencitas que iban en la caja, y fallecieron. Esas cosas, que son de la práctica cotidiana, son las que esta ley evita, así como evitó que algunos de esos nueve niños saliera con lesiones graves o muriera. Esta es una apuesta al desarrollo de un lenguaje común que ponga en el centro de la cuestión la protección de la vida de la gente. Por eso no nos gusta ser "felicitados" -entre comillas- ; nos queda un enorme camino que construir porque sabemos -estamos muy conscientes- que recién iniciamos este proceso que tiene enormes debilidades, como las políticas de autoridad y la concreción de una estrategia nacional adecuada, y por eso que batallamos con la autocrítica. Quizá, haya muchos aspectos de esta ley que serán de difícil aplicación. El timbre de la bicicleta hace veinte años que está en las normativas departamentales y desapareció, pero ese no es el centro de la discusión, si no si somos capaces de evitar que un ciclista o un motociclista sea embestido -como dice la Policía Técnica, que no son visualizados en los siniestros de tránsito- por no usar un chaleco. Ese es el espíritu del contenido de esta ley.

SEÑOR INTHAMUSSO.- Quiero hacer un comentario, sobre todo con relación a la reflexión que hacía el señor Diputado Caram, de Artigas.

Estamos en un ámbito netamente político y nosotros también venimos muy preocupados por esa disparidad de criterios en el país. Estamos de acuerdo con que puede haber diferencias, pero lo que nos preocupa es que hay un mensaje -no va por lo partidario ni por los colores políticos- que se nos torna peligroso no solamente para la seguridad vial sino en general. Si hay autoridades departamentales que dicen a su población que no van a hacer cumplir una ley nacional, votada en este ámbito, donde están todos los partidos representados, hay una fisura en el sistema y nosotros no la hemos podido resolver. A la vista está que hace mucho tiempo que estamos intercambiando opiniones con algunos Intendentes, y no hemos sido capaces de convencerlos de que la situación se debe cambiar. En el fondo, la cuestión es que si uno está en contra de una disposición o de una ley nacional, sea Diputado, sea Intendente o un ciudadano común y corriente, hay elementos que el sistema nos brinda para poder derogar esa ley.

Estamos hablando de la Ley N° 18.191, que estableció la obligatoriedad del uso del casco, que en su momento fue cuestionada por la sociedad. Hubo marchas, hubo juntada de firmas, se dio todo un proceso democrático y se presentaron algunos recursos de inconstitucionalidad ya que los impulsores de estos recursos suponían que violaba la autonomía municipal. En el departamento de Flores se presentaron dos recursos que fueron desestimados por la Suprema Corte de Justicia.

Tenemos una ley vigente, y quería aprovechar este ámbito, donde hay representantes de todos los partidos, para solucionar este punto antes de empezar con la aplicación de una nueva ley; por lo menos, cerremos la anterior y hagamos los máximos esfuerzos para convencer a los Intendentes. Concretamente, hay dos Intendentes,

Botana y Besozzi, con quienes hemos hablado frontalmente del tema, en buenos términos. De todas maneras, nos parece peligroso esa fisura que se abre, porque se está mandando un mensaje a la población de que en este país hay leyes que no se cumplen.

SEÑORA LENCINA.- En cuanto a las camionetas pick up, están definidas como un vehículo utilitario y, como tal, ingresan al país con determinadas exoneraciones impositivas. Si analizamos todo eso, concluimos que el destino para el cual se trae es para trabajo y no para transporte de personas.

Cuando se hace el planteo de: "¿Qué hago con el niño de 10 o 11 años, porque es el único vehículo que hay en la casa?", o se plantea: "Tengo tres chiquilines. En mi casa tengo una moto y tengo que llevarlos a la escuela, los llevo en la moto", en realidad, ese tipo de argumentos no tiene sustento desde el punto de vista de la seguridad.

Acá se está planteando que el niño que circula en un asiento delantero está expuesto a una mayor siniestralidad. Esta norma no es nueva; se refleja en muchos departamentos y hace muchísimos años que está prohibido que los niños circulen en el asiento delantero de una camioneta pick up. Eso se ha controlado y se ha fiscalizado. Los mecanismos de control son varios, pero si se constata en la vía pública que un niño va en el asiento delantero, se detiene el vehículo, la persona no puede seguir circulando y se crea toda una situación compleja. Sabemos que no es fácil, pero de alguna manera hay que ir adecuando la situación.

En cuanto al transporte de los policías, quedó claro lo que decía el Presidente de la Unasev: la ley está habilitando el transporte de personas paradas; eso está previsto para el servicio de mediana y larga distancia. La ley dice que "podrán transportar" pasajeros de pie y el decreto no puede ir a menos, entonces lo que hace es convalidarlo.

SEÑOR BARRIOS.- Nos fue difícil a todos entender el tema de las políticas de autoridad. Quizá, una de nuestras misiones sea tratar de brindar conceptos lo más claro posibles a todos los actores y, fundamentalmente, a ustedes y a las autoridades departamentales, de qué se entiende como políticas de autoridad y bajo qué códigos funciona en un país como el que tenemos hoy y que no escapa a la realidad del mundo.

Las políticas de control o de autoridad se basan en tres pilares -como la política de seguridad pública-: la persuasión, la prevención y la represión. Uno tiene el mito de pensar que control y fiscalización es sancionar y multar, y no es así. Por eso también es bueno que intercambiemos opiniones.

Cuando una ley se aprueba, está sometida a esa estrategia de políticas de autoridad: persuasión, prevención y represión; son parte de una misma estrategia.

En primer lugar, la persuasión. El solo hecho de que estemos discutiendo acá hizo que muchísimos motociclistas hoy lleven chalecos, sin que nadie les dijera nada.

En segundo lugar, la prevención. La presencia de los inspectores incrementa el uso del chaleco. La detención de algún motociclista que venga sin chaleco y la advertencia de los inspectores de tránsito va a hacer que se incorpore cada vez más el uso de los chalecos.

Por último, la represión es la sanción, la multa, como entendemos a veces la política de fiscalización.

Sería bueno que entendiéramos este concepto, que es relativamente nuevo en el país. Poniéndonos la mano en el corazón, todos pensamos siempre que fiscalizar y controlar es sancionar y multar, y ese es el idioma que no arrima a la creación de esos cambios culturales. El idioma que arrima a eso es identificar al agente de tránsito como

protector de nuestra vida. Así como la policía protege en otros ámbitos, la seguridad vial también forma parte de ese concepto de persuasión, prevención y represión. Claro que si no hay represión, todo lo demás deja de funcionar, porque si la gente ve que nadie sale a controlar el chaleco, empieza a sacárselo. Entonces, la idea es que ninguna de estas tres cosas puede faltar; si falta esa represión, o sea la multa, y la aplicación de las normas, todo lo demás fracasa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguiremos en contacto. Agradecemos la colaboración de nuestros invitados.

Se levanta la reunión.

≠